

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Bernd Reuther, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/640 –

Havarie der „Glory Amsterdam“

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Frachter „Glory Amsterdam“ lag am 29. Oktober 2017 auf der Tiefwasserreede „Deutsche Bucht“ westlich von Helgoland auf Reede, als bei stürmischem Wetter die Anker nicht mehr hielten. Das Schiff vertrieb mit ausgebrachten Ankern vor dem Wind in Richtung deutsche Küste. Auf Grund eines Ruderschadens nach Grundberührung ist der unbeladene Frachter dann manövrierunfähig geworden und trieb, beladen mit 1 800 Tonnen Schweröl im Treibstoffbunker, in Richtung der deutschen Küste und des UNESCO-Weltnaturerbes Wattenmeer (UNESCO: Organisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft und Kultur) weiter. Nach zwölfstündiger Drift strandete die „Glory Amsterdam“ bei Hochwasser dicht vor Langeoog. Glückliche Umstände haben eine Umweltkatastrophe verhindert. Allerdings traten zahlreiche Probleme während der Notschleppversuche und viele Fragen zur nicht verhinderten Strandung sowie den Einsatzkonzepten des Havariekommandos im Zusammenhang mit dem Sicherheitskonzept Deutsche Küste auf (vgl. www.nwzonline.de/blaulicht/wilhelmshaven-cuxhaven-frachter-glory-amsterdam-vor-langeoog-eine-havarie-mit-vielen-fragezeichen_a_50,0,304155911.html).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Bei der Havarie der „Glory Amsterdam“ handelt es sich um einen schweren Seeunfall im Sinne des § 1a Nummer 3 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG). Gemäß den Vorschriften des SUG führt die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hierzu eine amtliche Seeunfalluntersuchung durch. Die vorliegende Antwort der Bundesregierung erfolgt auf der Grundlage der derzeitigen Kenntnisse der Bundesregierung.

1. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass durch das Vertreiben der „Glory Amsterdam“ von ihrer Ankerposition oder ihre Strandung das Leben ihrer Besatzung, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs oder die Umwelt konkret gefährdet war?

Das Vertreiben des Schiffes bei zwei ausgebrachten Ankern führte zu einer Manövrierunfähigkeit im Sinne der Regel 3 (f) KVR. Dies stellte gemäß §§ 1 Nummer 2, 3 Absatz 1 des Seeaufgabengesetzes (SeeAufgG) i. V. m. der Seeschiffahrts-Ordnung (§ 56 SeeSchStrO) eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dar, welche die im vorliegenden Fall eingeleiteten schiffahrtspolizeilichen Maßnahmen erforderte.

2. Wenn ja, ab welchem Zeitpunkt (Datum und Uhrzeit) war dies nach Auffassung der Bundesregierung aus welchem Grund der Fall?
3. Wann wurde von der Verkehrszentrale Deutsche Bucht (VKZ) des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Wilhelmshaven erstmals bemerkt, dass die „Glory Amsterdam“ von ihrer Ankerposition vertreibt bzw. achteraus über Grund verdriftet?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in der Antwort zu Frage 1 genannte Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wurde der Verkehrszentrale GB Traffic am 29. Oktober 2017 um 05:15 Uhr bekannt, als erstmals bemerkt wurde, dass das Schiff von seiner Ankerposition vertrieb.

4. Wurde nach Erkennen des Driftens der „Glory Amsterdam“ zur Verbesserung der Kommunikation zwischen der Besatzung des Frachters und der VKZ bzw. der späteren Einsatzkräfte vor Ort erwogen, einen Seelotsen an Bord zu bringen?

Nein.

5. Wenn ja, wann traf der Seelotse an Bord der treibenden „Glory Amsterdam“ ein?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. Wenn nicht, aus welchen Gründen wurde von der VKZ oder dem Havariekommando (HK) auf einen Einsatz eines Seelotsen an Bord der „Glory Amsterdam“ verzichtet?

Es ist vorgesehen, dass der Leiter des Boardingteams (Nautiker) an Bord des Havaristen die Kommunikation mit der Schiffsleitung des Havaristen und dem Notschlepper übernimmt. Darüber hinaus sollte das Boardingteam auf Weisung des Havariekommandos um einen weiteren Nautiker der „Nordic“ ergänzt werden, um den Kapitän der „Glory Amsterdam“ zu unterstützen.

7. Auf welchen nautischen Positionen haben sich die bundeseigenen Mehrzweckfahrzeuge „Mellum“ und „Neuwerk“ am 29. Oktober 2017 gegen 07:00 Uhr Ortszeit aus welchem Grund befunden bzw. lagen sie auf ihren jeweiligen Bereitschaftspositionen?

Das Mehrzweckschiff „Neuwerk“ befand sich am 29. Oktober 2017 in der Werft.

Das Mehrzweckschiff „Mellum“ befand sich auf der Sturm-Bereitschaftsposition bei Helgoland.

8. Wie groß war die nautische Distanz des Notschleppers „Nordic“ zum Havaristen „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober 2017 gegen 07:00 Uhr Ortszeit?

Circa 12 Seemeilen.

9. Befand sich der Notschlepper „Nordic“ am 29. Oktober 2017 auf seiner Bereitschaftsposition nördlich der Norderney oder auf seiner Sturm-Bereitschaftsposition nördlich des Verkehrstrennungsgebietes „Terschelling German Bight“?

Der Notschlepper „Nordic“ befand sich seit dem 28. Oktober 2017, 19:12 Uhr auf seiner Sturm-Bereitschaftsposition nördlich des Verkehrstrennungsgebietes (VTG) „Terschelling German Bight“.

10. Wie haben sich die drei Notschlepper „Mellum“, „Neuwerk“ und „Nordic“ zeitlich und mit welchen Aufgaben oder Maßnahmen inhaltlich an der Abwicklung der Havarie der „Glory Amsterdam“ am 29. und 30. Oktober 2017 beteiligt bzw. eingebracht?

„Nordic“: Einsatzzeitraum: 29. Oktober 2017, 07:13 Uhr bis 30. Oktober 2017, 16:30 Uhr.

Aufgaben waren: Verholen zum Havaristen, Lageerkundung, On Scene Coordinator (OSC) (Vor-Ort-Einsatzleiter), Herstellen einer Notschleppverbindung, Gestaltung Boardingteam.

„Mellum“: Einsatzzeitraum: 29. Oktober 2017, 09:20 Uhr bis 2. November 2017, 17:00 Uhr.

Aufgaben waren: Verholen zum Havaristen, On Scene Coordinator (OSC) (Vor-Ort-Einsatzleiter), Unterstützung „Nordic“, Verkehrssicherung, Lageerkundung.

„Neuwerk“: Das Mehrzweckschiff „Neuwerk“ befand sich in dem Zeitraum in der Werft.

11. Wann wurde welcher Notschlepper von wem und mit welchem konkreten Auftrag zum Havaristen „Glory Amsterdam“ entsendet?

Am 29. Oktober 2017 um 07:13 Uhr wurde die „Nordic“ von der Verkehrszentrale GB Traffic aufgefordert, zur treibenden „Glory Amsterdam“ zu fahren.

Am 29. Oktober 2017 um 09:20 Uhr wurde die „Mellum“ von der Verkehrszentrale GB Traffic aufgefordert, zur treibenden „Glory Amsterdam“ zu fahren.

12. Wann traf welcher Notschlepper jeweils am Einsatzort ein?

Die „Nordic“ erreichte die „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober 2017 um 08:10 Uhr.

Die „Mellum“ erreichte die „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober 2017 um 14:15 Uhr.

13. Hatte die „Nordic“ das im Sicherheitskonzept Deutsche Küste beschriebene Boarding-Team Nordsee an Bord?

Ja.

14. Wenn ja, mit welcher Ausrüstung zum Herstellen einer Leinen- oder Notschleppverbindung?

Die Boardingteams Nord- und Ostsee sind mit jeweils 3 speziellen, in Abstimmung mit dem Havariekommando standardisierten, hubschrauberverlastbaren Ausrüstungstaschen ausgestattet. Der Inhalt jeder Tasche enthält Ausrüstungsgegenstände für unterschiedliche Einsatzsituationen.

15. Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

16. Fanden Versuche statt, das Boarding-Team Nordsee mit Hilfe eines Hubschraubers von Bord der „Nordic“ zu holen, um es auf dem Havaristen abzusetzen?

Ja.

17. Wenn ja, welche Dienststelle hat den hierfür eingesetzten Hubschrauber bereitgestellt?

Die Bundespolizeifliegerstaffel Fuhlendorf hat den Hubschrauber bereitgestellt.

18. Wann und wie oft hat diese bereitstellende Dienststelle das Aufnehmen und Absetzen des Boarding-Teams Nordsee von der „Nordic“ mit ihrem Hubschrauber bei welchem Wetter vor dem 29. Oktober 2017 geübt?

Die eingesetzten Piloten der Bundespolizei verfügen über umfangreiche Erfahrungen im maritimen Einsatzflugbetrieb. Windenverfahren werden als Standardverfahren mit allen an der Maritimen Notfallvorsorge beteiligten Seefahrzeugen einschließlich der „Nordic“ und auch bei unterschiedlichen Wetterbedingungen geübt. Die Bundespolizei führt keine Statistik über die Anzahl der Aufnahme- und Absetzvorgänge der Boardingteams.

19. Woran ist es gescheitert, das Boarding-Team Nordsee bei der Havarie der „Glory Amsterdam“ einzusetzen?

Die Seegangsverhältnisse führten zu starken und überlagernden Roll-, Gier- und Stampfbewegungen des Schleppers „Nordic“. Die bei ruhiger See keine Gefahr darstellenden Hindernisse am Aufnahmepunkt auf dem Achterdeck (Quertraversen und vorbereitete Schleppverbindungen) führten im konkreten Fall zu einem unkalkulierbaren Gefahrenmoment. Eine kontrollierte Aufnahme zwischen den in Bewegung befindlichen Hindernissen war nicht zu gewährleisten.

20. Von wem – Pilot des Hubschraubers, Kapitän des Notschleppers „Nordic“ oder Leiter des Boarding-Teams Nordsee – wurde das Aufnehmen warum abgebrochen?

Der verantwortliche Pilot des eingesetzten Hubschraubers hat als Inhaber der Bordgewalt das Manöver abgebrochen, nachdem deutlich wurde, dass das Verfahren in der konkreten Situation ohne eine erhebliche und unkalkulierbare Gefährdung für alle Beteiligten nicht durchführbar war.

21. Trifft es zu, dass das Boarding-Team Ostsee von Rostock-Warnemünde für den Einsatz auf der „Glory Amsterdam“ eingeflogen wurde?

Ja.

22. Wie war der zeitliche Ablauf des Einsatzes des Boarding-Teams Ostsee (Alarmierung, Rüstzeit, Eintreffen am Abflugort, Abflug, Absetzen auf Havaristen)?

Zeitlicher Ablauf am 29. Oktober 2017:

- 12:43 Uhr Der Hubschrauber der Bundespolizei ist in Fuhlendorf bereit.
- 14:41 Uhr Der Hubschrauber erreicht den Landeplatz Hohe Düne Warnemünde.
- 16:05 Uhr Der Hubschrauber erreicht mit dem 2. Boardingteam Helgoland.
- 16:15 Uhr Der Anflug auf den Havaristen beginnt.
- 16:25 Uhr Das Boardingteam wird auf der „Glory Amsterdam“ mit einer Tasche Ausrüstung abgewünscht, d. h. über eine Winde an einem Seil abgelassen.
- 16:30 Uhr Das Boardingteam erhält den Auftrag eine Schleppverbindung mit der „Nordic“ über das Heck aufzubauen.
- 16:57 Uhr Die „Nordic“ benötigt Zubehör für das Leinenschussgerät.
- 17:17 Uhr Die 2. Tasche des Boardingteams wird an Bord der „Glory Amsterdam“ abgewünscht.
- 17:50 Uhr Der Versuch, eine Schleppverbindung mit der „Nordic“ herzustellen, wird aufgrund zu geringer Wassertiefe für die „Nordic“ abgebrochen.

23. War das Boarding-Team Ostsee auf Anordnung des HK ohne seine Notschlepp-Ausrüstung zum Havaristen gebracht worden, so dass dieses Material nach dem Absetzen der Einsatzkräfte auf der „Glory Amsterdam“ durch den Hubschrauber vom Notschlepper „Nordic“ geholt werden musste (Ostfriesland-Magazin Dezember 2017)?

Es bestand keine diesbezügliche Anordnung des Havariekommandos. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

24. Wann war das Boarding-Team Ostsee nach seinem Absetzen und dem seiner Ausrüstung auf der „Glory Amsterdam“ einsatzbereit?

Es wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen.

25. Wie oft gelang es der Besatzung der „Glory Amsterdam“ wann und wie lange eine Schleppverbindung zum Notschlepper „Nordic“ an ihrem Schiff zu befestigen, und bei welchem dieser Versuche wurde die Besatzung der „Glory Amsterdam“ wann durch das abgesetzte Boarding-Team Ostsee unterstützt?

Am 29. Februar 2017 von 15:00 Uhr bis 15:46 Uhr gelang es einmal eine Schleppverbindung zur „Glory Amsterdam“ herzustellen.

26. Um wie viel Uhr wurde am 29. Oktober 2017 eine schiffahrtspolizeiliche Verfügung/Anordnung zur Annahme von Hilfe (Sicherheitskonzept Deutsche Küste, Seite 19) ausgesprochen?

Die Verkehrszentrale GB Traffic hat am 29. Oktober 2017 um 10:44 Uhr den Havaristen angewiesen, das Boardingteam anzunehmen (11:17 Uhr Hubschrauber vor Ort).

Nachdem das Absetzen des Boardingteams gescheitert war, hat die Verkehrszentrale GB Traffic den Havaristen am 29. Oktober 2017 um 12:10 Uhr angewiesen, dass die Besatzung der „Glory Amsterdam“ die Schleppverbindung ohne Boardingteam herzustellen hat.

27. Ist es zutreffend, dass zwischen dem Eintreffen des Notfallschleppers „Nordic“ beim Havaristen und der Ablehnung des Hilfsangebots durch den Kapitän der „Glory Amsterdam“ und der schiffahrtspolizeilichen Anordnung an den Kapitän, die angebotene Hilfe anzunehmen, ca. vier Stunden vergangen sind?

Nein.

28. Wenn ja, aus welchen Gründen hat es mehrere Stunden gedauert, eine schiffahrtspolizeiliche Anordnung zur Annahme der Unterstützung/Hilfe zu prüfen und auszusprechen?

Es war zunächst nicht notwendig, eine Verfügung auszusprechen, da der Kapitän der „Glory Amsterdam“ gegen ca. 7.00 Uhr selbst Schlepper angefordert hatte.

29. Hat es sich bewährt, dass der Hochseebergungsschlepper „Nordic“ mit seinen 201 Tonnen Pfahlzug als Notschlepper zusätzlich zum „Rückgrat“ des Sicherheitskonzeptes, gemeint sind die Mehrzweckschiffe „Mellum“ und die „Neuwerk“, für zunächst zehn Jahre vom Bund gechartert wurde?

Der Notschlepper „Nordic“ entspricht den im Deutschen Notschleppkonzept für diese Position festgelegten Parametern. Diese Parameter wurden am 29. Juni 2006 vom Deutschen Bundestag beschlossen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 35 verwiesen.

30. Bei welchen Einsätzen gelang der Besatzung des Notschleppers „Nordic“ wann bei welchem Schiff mit welchen Abmessungen, auf welcher Position und bei welchen Wetterbedingungen (Windstärke, Seegangshöhe) erfolgreich während einer Übung oder einem Einsatz das Herstellen einer Notschleppverbindung?

Unter der Leitung des Havariekommandos gab es mit dem Notschlepper „Nordic“ zwei erfolgreiche Notschleppeinsätze:

1. Festkommen des Öltankers „Katja“ auf der Jade am 14. August 2012
Länge 232 m, Breite 42 m, Tiefgang: 14,23 m; Wind: Südost 5-6.
2. Maschinenausfall des Tankschiffes „Silver Carla“ in der Nordsee am
13. Januar 2015.
Länge 183 m, Breite 32 m, Tiefgang: 7,80 m; Wind: Südwest 7, Böen
bis 10, See: 4 bis 5 m.

Unterhalb der Komplexen Schadenslage gab es folgenden Einsatz:

Maschinenausfall des Containerschiff „Maersk Jennings“ in der Nordsee am
10. Dezember 2011.

Länge 224 m, Breite 31 m, Tiefgang: 10,1 m.

Übungen:

Das Havariekommando führt jährlich mit den bundeseigenen und den gecharter-ten Notschleppern in der Nord- und Ostsee jeweils zwei bis drei Notschleppübun-gen mit gecharterten Havaristendarstellern (Containerschiffe, Tanker, Autotrans-porter, Fähren) durch. Diese Übungen finden aufgrund von Vorgaben der Versi-cherer der Havaristendarsteller bei mäßigen Wetterbedingungen statt. Inhalte die-ser Übungen sind sowohl das Herstellen von Schleppverbindungen, als auch das Fahren realistischer Manöver. Darüber hinaus nehmen die Kapitäne und nauti-schen Offiziere der bundeseigenen und der gecharterten Notschlepper regelmäßig an einem speziell für diese Aufgabe entwickelten Notschlepptraining an einem leistungsfähigen Schiffsführungssimulator teil.

31. Reichen die bundeseigenen Mehrzweckschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“, mit jeweils 110 Tonnen Pfahlzug, aus, um von in der Deutschen Bucht trei-benden Großschiffen drohende Gefahren (z. B. Strandungen) abzuwehren?

Grundlage des deutschen Notschleppkonzeptes bildet der Abschlussbericht der Teilprojektgruppe 1 (TPG-1 Notschleppen) im Rahmen des Projektes „Verbesse-rung der maritimen Notfallvorsorge und des Notfallmanagements auf der Grund-lage der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission der Havarie des Holzfrachters Pallas“ vom 31. Mai 2001.

Die Mehrzweckschiffe „Neuwerk“ und „Mellum“ entsprechen den im derzeitigen deutschen Notschleppkonzept für diese Positionen festgelegten Parametern. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 35 verwiesen.

32. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass vier Fachleute der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) sich unmittelbar nach dem „misslungenen Einsatz“ (Nordwest Zeitung, 15. November 2017) mit allen Beteiligten unterhalten und sämtliche Unterlagen und Datenträger sichergestellt haben?

Die BSU hat mit einem aus vier Personen bestehenden Untersuchungsteam nach dem Festmachen der „Glory Amsterdam“ in Wilhelmshaven die Unfalluntersu-chung an Bord aufgenommen. An Bord wurden, wie bei einer Seesicherheitsun-tersuchung üblich, Fotos gemacht, Zeugen befragt sowie diverse sachdienliche Unterlagen gesichtet und – soweit erforderlich – kopiert. Außerdem nahm das Untersuchungsteam den Originaldatenträger mit der Aufzeichnung des Schiffs-datenschreibers an sich.

33. Hat sich das „Rückgrat“ (Sicherheitskonzept Deutsche Küste, Seite 18) des Sicherheitskonzeptes, die Mehrzweckfahrzeuge „Mellum“ und „Neuwerk“, als Notschlepper bei einer Havarie bei welchem Einsatz bewährt?

Ja.

Beispielhaft für einen Notschleppereinsatz unterhalb der Komplexen Schadenslage ist der erfolgreiche Notschleppereinsatz des Mehrzweckschiffes „Neuwerk“ beim manövrierunfähigen Containerschiffes „Hanse Spirit“ am 5. Januar 2012.

34. Wie schätzt die Bundesregierung die Wirksamkeit des Sicherheitskonzeptes Deutsche Bucht für beladene oder unbeladene Schiffe über 300 Meter Länge mit eingeschränkter Manövrier- oder Ankerhaltefähigkeit ab Windstärke von acht Beaufort ein?

Das Sicherheitskonzept Deutsche Küste ist ein Rahmenkonzept, welches keine konkreten Maßnahmen beschreibt. Das Notschleppkonzept berücksichtigt bereits Containerschiffe und Tanker/Bulkcarrier über 300 Meter Länge. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 31 verwiesen.

35. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf, das Sicherheitskonzept Deutsche Küste zu überdenken und zu überarbeiten?

Das Sicherheitskonzept Deutsche Küste unterliegt einer ständigen Überprüfung und Anpassung. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und das Havariekommando beauftragt, die Wirksamkeit des deutschen Notschleppkonzeptes im Hinblick auf geänderte verkehrliche Randbedingungen zu prüfen und zu evaluieren, um rechtzeitig vor dem Auslaufen der Charterverträge die daraus folgenden Konsequenzen zu ziehen.